

ETTORE ROMAGNOLI

Comandante della Capitaneria di Porto di Trieste

IL REGISTRO INTERNAZIONALE NELL'ATTUALE APPLICAZIONE

1. Premessa;
2. Cenni sulla nave come bene mobile registrato. I registri d'iscrizione "classici";
3. Il registro internazionale e le sue tre parti;
4. Convenienze per la fruizione del registro internazionale;
5. Il cabotaggio ed il registro internazionale;
6. L'art. 3 l.172/03: Le navi da diporto iscritte nel R.I. per essere destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche;
7. L'osservatorio del mercato del lavoro marittimo e disposizioni sul collocamento del personale marittimo per l'imbarco su navi iscritte nel R.I.

1. PREMESSA

I) Ci si potrà chiedere se sia necessario tornare nel 2006 su un tema classico che ha occupato con dovizia di illustri contributi il panorama marittimistico.

In effetti i concetti giuridici fondamentali sulla nave sono stati fissati a seguito di ampio dibattito dall'epoca della codificazione traendo spunto da una lunghissima tradizione che aveva già trovato una valida enucleazione di principi nel codice della marina mercantile del 1877: non è questa però la sede idonea per una analisi storica che sia pur affascinante richiederebbe spazi non concessi. Al contrario, in un mondo in cui tutto ormai scorre e trapassa velocemente può giungere utile fissare un "*punto di situazione*" riguardo alle principali modifiche ed integrazioni che hanno interessato la disciplina amministrativa delle navi che da circa un trentennio non sembra trovare requie tra mutamenti grandi e piccoli a livello nazionale, comunitario ed internazionale il cui effetto

è stato quello di creare un certo disorientamento tra gli operatori del settore alle prese con le crescenti difficoltà interpretative discendenti da una normativa torrentizia, ispirata al momento ed alla soluzione di problemi contingenti ma spesso dal corto respiro sistemico. Vi è di più.

Il mondo giuridico della globalizzazione deve applicare altro “registro” e le innovazioni dovute allo *shipping* e la celerità dei commerci non soffrono battute d’arresto causate da disquisizioni poste su basi legali rigide ma per molti aspetti obsolete anche se care per chi è avvezzo alla bella immagine di un mondo creato per essere coerente e limpido ma oramai inadeguato all’impatto di nuovi modi di concepire la configurazione del comparto, influenzato con divorante impellenza dal sistema giuridico anglosassone oramai *termine fisso* cui oggi, lo si voglia o no, dobbiamo confrontarci. Come da titolo, si tratterà eminentemente delle navi mercantili ma ora non si possono escludere da un’indagine sul Registro internazionale (in sigla R.I.) quelle da diporto: è infatti sancito giusta art. 3 della l.172/03 che anch’esse possano essere ivi iscritte per cui completezza di informazione vuole che l’argomento sia trattato¹.

II) L’inquietudine normativa, seguita ad una relativa calma durata oltre un trentennio dopo l’emanazione del Codice della navigazione è stata originata a metà degli anni ’70 del secolo scorso dal crescente disagio che la classe armatoriale incontrava nel gestire le sfide commerciali derivanti dal mercato globale in espansione ed in relazione al dilagare delle “bandiere ombra” e conseguente *flagging out* generalizzato ed adozione di vari rimedi cui sono ricorsi tempestivamente gli stati più avveduti. Del resto, volendo fare un’osservazione quantomeno realistica, la cantieristi-

¹ E.Romagnoli, il regime giuridico del diporto nautico alla luce dei recenti mutamenti normativi operati dalla l. 172/03, in dir. Mar. 2003, 1522 e segg.; Il diporto nautico nella sua disciplina legale ed amministrativa, Trieste 2004, (Edizione C.C.I.A. di Trieste), La legge 172/03, la disciplina delle navi da diporto che possono essere iscritte nel registro internazionale per essere destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche e le modifiche operate alla legge 349/91, in Dir. mar, 2005 (2° fascicolo in corso di pubblicazione).

ca e l'armamento italiano hanno fatto fronte agli scontri dell'agguerrita concorrenza internazionale anche grazie e specialmente a massicci interventi pubblici che peraltro debbono essere inseriti nel più ampio quadro di sovvenzioni all'impresa pubblica e privata caratterizzanti la politica economica del nostro '900 che però proprio in quegli anni ha iniziato a mostrare un'intima debolezza che ne ha causato poi la profonda crisi anche in relazione alle istanze europeistiche cui l'Italia ha con convinzione ma forse in modo eminentemente formale aderito sin dai primi momenti.

Un primo segno di apertura o smagliamento del rigido sistema posto in essere nel C.N., ispirato senza dubbio al momento *autarchico* e pertanto più restrittivo di quello del *liberale* Codice della marina mercantile del 1877, come evidenziato *apertis verbis* nel n. 92 della relazione del Guardasigilli, si è avuto con la legge 9 dicembre 1975 n. 723 che ha modificato l'art. 143 del C.N. nel senso di ammettere all'iscrizione nelle matricole ed alla bandiera italiana le navi che appartenessero per almeno 12 carati (*olim* 16), a soggetti italiani permettendo quindi una maggiore facilità di accesso dei soggetti stranieri alla proprietà di navi della flotta nazionale, ferma restando la possibilità offerta a mezzo di autorizzazione ministeriale ex art. 144 C.N., abrogato dalla l. 30/98². Altre innovazioni si trovano nel campo peschereccio in cui si veda la legge 41/82 recante il piano nazionale della pesca il cui art. 11 prevede la costituzione di società di capitali o di armamento tra cittadini italiani e stranieri per l'esercizio della pesca in acque territoriali.

Inoltre, la pratica internazionale del *bareboat charter* o locazione a scafo nudo con sospensione della bandiera, di cui ha preso atto l'*UNCTAD*, organismo delle Nazioni Unite preposto alla disciplina del commercio ed allo sviluppo economico, con la con-

2 Per la situazione antecedente al codice del 1942 vedi Scialoja, Sistema del diritto della navigazione, Roma 1929, pag. 115 e segg. Cfr. inoltre, tra la sterminata letteratura nazionale ed estera: Florio, Nazionalità della nave e legge della bandiera, Milano 1957; S. M. Carbone, Legge di bandiera e ordinamento italiano, Milano 1970; U. Leanza, Le bandiere ombra, diritto interno ed internazionale, Napoli 1979 .

venzione di Ginevra del 1986 cui l'Italia, pur avendo partecipato ai lavori non ha aderito, ha trovato comunque una risposta indiretta nella l. 14 giugno 1989 n. 234, recante "Modifiche agli artt. 145, 156 e 163 del C.N. per attribuzione e sospensione temporanea dell'abilitazione ad inalberare la bandiera italiana"³ ed ha creato una significativa ed ulteriore breccia nella rigida struttura del legame tra stato e bandiera che peraltro trova in via di principio rinnovato e basilare presidio nella convenzione di Montego Bay del 1982 i cui articoli 5 e da 90 a 94 sono dedicati al tema⁴.

La crescente pressione esercitata dall'aggressivo mercato dello *shipping* ha portato, sempre sulla scia della legislazione straniera più avanzata, tra cui basti menzionare quelle norvegese e tedesca⁵, tralasciando il ricorso di varie nazioni a "registri di comodo" con effetti equivalenti istituiti presso possessi d'oltremare, protettorati e simili quali Caiman, St Vincentes e Granadines, Melilla e via discorrendo, all'istituzione con la l. 27 febbraio 1998 n. 30, che ha convertito con modifiche il d.l. 30/12/97 n. 457, del Registro Internazionale cui è subito arriso un discreto successo grazie ad un accorto *mix* di concessioni e facilitazioni accordate assecondando le principali istanze del mondo armatoriale. Il progetto di un registro comunitario *EUROS*, pur annunciato e citato in numerosi atti dell'UE non ha ancora trovato effettiva attuazione per cui il *fai da te* è stato d'obbligo.

Ulteriori e recenti *assestamenti* riguardano il cabotaggio, che a seguito del regolamento CEE n. 3577/92 del Consiglio in data 7

3 Cfr. U.Leanza, voce Navi private in app. di agg. del Novissimo dig. It., Torino 1984. Ivi ampia bibliografia. Zunarelli, Le bandiere di convenienza e l'evolversi dei principi di libertà di navigazione e di commercio marittimo, in Dir. Mar. 1980, 400 e "La convenzione di Ginevra sulle condizioni per la registrazione delle navi", ibidem 1986, 853; Caliendo, "Osservazioni in tema di "bareboat charter registration", nazionalità e bandiera della nave nella l. 14 giugno 1989 n. 234", in Dir. Mar. 1989, 379.

4 Convenzione delle N.U. sul diritto del mare fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, ratificata e resa esecutiva con l. 2 dicembre 1994 n. 689, in S.O.G.U., serie gen. n. 295 del 19 dicembre 1994.

5 Basedow, Il secondo registro navale della repubblica federale tedesca, in Dir. Mar. 1990, 213.

dicembre 1992 e dei relativi problemi di coordinamento ha necessariamente ricevuto la dovuta attenzione.

Insomma come risulta dall'analisi svolta sia pur per sommi capi, un panorama articolato e complesso che comporta una nuova visione del regime amministrativo della nave difficilmente leggibile in chiave unitaria anche perché è difficoltoso applicare una disciplina univoca a costruzioni affatto differenti per dimensioni, tecnologia e finalità di esercizio. È quindi con rispetto alla tradizione ma occhio vigile al presente, che intraprendiamo il nostro percorso sperando di svolgere opera utile per chi opera nel comparto.

2. CENNI SULLA NAVE COME BENE MOBILE REGISTRATO. I REGISTRI D'ISCRIZIONE "CLASSICI".

I) La definizione ed individuazione giuridica della "nave", sostanzialmente ripresa dal noto broccardo di Ulpiano, *navis etenim ad hoc paratur ut naviget*, è contenuta nell'art. 136 del C.N. che poi è la forma codificata della definizione elaborata dallo Scialoja sulla scorta della tradizione antica ripresa a sua volta nella famosa *Ordonnance* del Colbert: "Per nave si intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua anche per la pesca, per il rimorchio, il diporto o ad altro fine"⁶. L'accento cade sul trasporto per mare a prescindere dal fatto che lo scopo perseguito sia o meno mercantile. Il tempo trascorso dalla codificazione, i profondi mutamenti delle tecniche costruttive e l'estrema differenziazione delle tipologie nautiche non hanno scosso la definizione lapidaria cui la dottrina e la manualistica dominante (Spasiano, Lefebvre, Pescatore, Gaeta, Righetti, Grigoli, Querci, per citare i principali) è rimasta sostanzialmente fedele. Alcune disquisizioni sono sorte sulle piattaforme galleggianti *off - shore*⁷ o sugli *hovercraft*⁸ ma

6 Così A. Scialoja, op. cit. e in Studi per la codificazione del diritto della navigazione, IV "sulla definizione di nave", 907, Roma 1941.

7 Righetti, Trattato di Diritto marittimo, Milano 1987, I, 2, 960 e voce Nave in app. di agg. del Novissimo dig. It. Torino 1984.

non hanno fatto altro che ruotare intorno al concetto codificato tenendolo quale punto fermo e tributandogli in definitiva nuovi onori⁹

Peraltro, se unitario è e rimane il concetto base, non si può sottrarre che già il codice distingue tra navi maggiori, minori e galleggianti coniugando a tali categorie rilevanti differenze in quanto a trattamento giuridico ed amministrativo poiché vi è differenza di regime amministrativo e pubblicitario. La distinzione tra nave maggiore e minore avviene sulla base di una specifica norma del regolamento di attuazione del C.N., l'art. 302, per il quale sono alturiere le navi che per caratteristiche, dotazioni e sistemazioni riservate all'equipaggio siano atte alla navigazione d'altura che, come si evince *a contrariis* dal terzo comma dell'articolo, è quella che si svolge oltre le venti miglia dalla costa. Per completezza, rammentiamo comunque che la convenzione di Montego Bay del 1982 ratificata con l. 689/94, all'art. 94, comma 2° lett. a), lascia agli stati la libertà di stabilire il limite dimensionale minimo per l'iscrizione delle navi.

II) Essendo beni mobili registrati le navi sono sottoposte giusta art. 815 del C.C. alla specifica normativa che le riguarda e partecipano notoriamente della loro essenza di bene mobile ma sono parificate agli immobili per numerosi aspetti. Innanzitutto sono iscritte in appositi registri che per vecchia tradizione sono denominati matricole ex art. 146 del C.N. Le matricole, prima della novella operata a tale articolo dall'art. 5 della l. 8 luglio 2003 n. 172 erano tenute presso tutti gli uffici di Compartimento marittimo o Capitanerie di porto, per la qual cosa si potevano iscrivere

8 Cfr. L.Tullio, La natura giuridica dell'*hovercraft* in Riv. dir. nav. 1970,I,205 che ritiene siano un *tertium genus*. Il Grigoli, In merito alla natura giuridica dell'aerোসcafo, in Dir. aereo 1974, 32, sembra invece dell'opinione che tali costruzioni non possano essere qualificate come navi. Si tenga comunque presente che l'art. 1 del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare approvato con D.P.R. 8 novembre 1991 n. 435, definisce all'art. 1 l'aerোসcafo o *hovercraft* come nave in senso esplicito.

9 Il Righetti, voce Nave in app. di agg. del Novissimo dig. It., Torino 1984, pag. 182, mette in evidenza alcune critiche alla teoria dello Scialoja volte in senso ricostruttivo e condivise da F.Berlingieri, Dominedò ed ampia giurisprudenza.

le navi “*maggiori*” in ogni sede portuale di un certo rilievo. Ora, le matricole sono state accentrate presso le Capitanerie di porto sede di Direzione marittima che per comodità di consultazione vengono di seguito enumerate: Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Pescara, Bari, Reggio Calabria, Catania, Palermo, Napoli, Roma/Fiumicino, Livorno, Genova, Cagliari. Dal 29 luglio 2003, data di entrata in vigore della l. 172/03 quindi le matricole sono tenute solo in queste sedi. Il registro internazionale segue il destino di tali registri ex art. 5 della l. 30/98 per cui esso sarà tenuto esclusivamente dalle Capitanerie sede di Direzione marittima. La riforma operata non è indolore qualora si tenga conto del fatto che il trasferimento dell’ufficio d’iscrizione comporta comunque un certo onere per il proprietario e l’armatore atteso che a prescindere dell’invio *ex officio* della pratica relativa all’unità al nuovo ufficio, si è attuato un vero e proprio trasferimento *ex lege* del porto d’iscrizione. Poiché la sede della Direzione marittima può essere anche molto distante dalla Capitaneria di porto di iscrizione originaria, vi sono aggravii gestionali in parte mitigati grazie all’utilizzo di moderne tecnologie che stanno interessando l’attività burocratica anche se di fatto siamo ancora lontani dall’obiettivo di una perfetta automazione informatica. Si pensi poi che il proprietario e l’armatore devono avere un rappresentante presso la sede dell’ufficio d’iscrizione della nave ex artt. 147 e 267 C.N. con ulteriori oneri.

3. IL REGISTRO INTERNAZIONALE E LE SUE TRE PARTI.

I) Le navi, come detto, partecipano della natura mobiliare ma sono caratterizzate da un regime giuridico che le avvicina in più punti agli immobili. Comunque sia, piuttosto che volerle assimilare ad altri beni, preferirei dire che esse rappresentano una categoria a se stante munita di una disciplina autonoma che si è andata concretizzando nel tempo e che le differenzia e caratterizza rispetto agli altri beni mobili registrati e non. Basti pensare al rilievo della bandiera nell’ordinamento internazionale e a tutte

le previsioni contenute nelle convenzioni internazionali ad esse dedicate per capire che la fattispecie nave rappresenta *un unicum* particolare ed irripetibile dell'ordinamento e non per nulla essa può essere considerata il centro dell'ordinamento marittimo internazionale per gli aspetti giuridici, tecnologici, economici ed umani ad essa collegati.

La legge 30/98 ha stigmatizzato la presa d'atto dell'ormai cronico disagio della nostra marina mercantile caratterizzato dalla costante disaffezione degli armatori nazionali per la bandiera e conseguente perdita di naviglio, professionalità, personale e in definitiva peso a livello internazionale della nostra flotta a tutto favore non solo delle tradizionali bandiere ombra ma anche di registri istituiti da altri paesi dell'area economica europea al fine di fronteggiare lo spettro sempre più realistico della scomparsa delle bandiere nazionali effettive¹⁰.

Logicamente, sia pur in ritardo, sulla scia di quegli stati marittimi che si sono organizzati per tempo per fronteggiare la crisi, il passo necessario e oramai obbligato è stato quello di istituire anche nel nostro paese un *registro - bis* distinto dalle matricole, accedendo al quale fosse possibile godere di una serie di benefici tali da far divenire poco allettante il ricorso alle bandiere ombra ed altre assimilabili o ad ingegnose "triangolazioni" tra bandiere, armatori, società di comodo, noleggi a scafo nudo e non e correlati sistemi di elusione e fuga dalle patrie leggi tra cui particolarmente temute quelle fiscali e previdenziali. L'istituto quindi, con tutta evidenza, è nato ed è stato destinato per lo *shipping* commerciale.

Recita l'art. 1, 1° comma della l. 30/98 che "È istituito il registro delle navi adibite alla navigazione internazionale, di seguito denominato *Registro internazionale* nel quale sono iscritte, a se-

¹⁰ Sul Registro internazionale si veda F.Berlingieri, Istituzione del registro internazionale e nuove norme in tema di requisiti di nazionalità e dismissione di bandiera, Dir. Mar. 1998, pagg. 529 e segg.; considerazioni conclusive al convegno organizzato dall'*International Propeller Club* sul tema Registri internazionali e cabotaggio. La competitività delle imprese armatoriali italiane, Napoli 4-5 giugno 1999, in Dir. Mar. 1999, 961 e segg..

guito di specifica autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le navi *adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali*. Dalla norma si evince un suo carattere eminentemente pubblicistico inserendosi essa a pieno titolo nell'alveo del diritto pubblico dell'economia. Inoltre, sono stati precisamente delimitati i confini applicativi in quanto essa è teleologicamente ed esclusivamente destinata a navi che: a) esercitano traffici commerciali; b) sono adibite esclusivamente alla navigazione ed ai traffici commerciali internazionali; c) abbiano ottenuto preliminarmente una specifica autorizzazione ministeriale, a conferma dell'intima natura pubblicistica dell'istituto.

Da ciò discende inoltre, e vi è conferma nelle successive norme ed in quelle applicative e di modifica, che le nostre navi sono di certo alturiere giusta artt. 302 e 303 del reg. al cod. nav. e da assimilarsi alle navi maggiori iscritte in matricola poiché munite di "Atto di nazionalità" il cui modello del documento è sostanzialmente simile a quello tradizionale a parte qualche correzione ed assestamento di nomenclatura. Tra i momenti di maggior interesse relativi al R.I. spiccano le norme dedicate all'equipaggio, chiara *nota dolens* dell'armamento nazionale e, causa i costi, ragione sottesa alla fuga sopramenzionata. Esso è sottoposto al regime speciale della gente di mare come pure i relativi titoli professionali e contratti collettivi vista l'importanza agli stessi tributata dal comma 3° dell'art. 1 l. 30/98. Le maggiori agevolazioni riguardano comunque tale elemento per il quale è caduto il dogma dello stretto legame tra bandiera italiana e nazionalità degli imbarcati con alcune eccezioni.

II) L'art. 1 della l. 27 febbraio 1998 n. 30, esordisce *in rubrica legis* con il tema centrale della stessa e cioè l'istituzione del Registro internazionale. Esso è già stato sottoposto ad alcuni *re-maquillages*, ad opera delle leggi 522/99, 172/03 ed altre di cui si darà menzione ed enumera al comma 2° le tre tipologie di navi che possono esservi iscritte ed a cui ex art. 3 l. 172/03 debbono aggiungersi quelle da diporto.

Tali navi sono quelle che:

- a) appartengono a soggetti italiani o di altri paesi dell'Unio-

- ne Europea ai sensi del comma 1°, lett. a) dell'art. 143 del C.N. e quindi quelle che appartengono per 12 carati a persone fisiche, giuridiche o enti italiani o di altri paesi comunitari o a soggetti muniti di stabile organizzazione sul territorio italiano con gestione amministrativa demandata a cittadini italiani o comunitari;
- b) appartengono a soggetti non comunitari ai sensi del comma 1° lett. b) dell'art. 143 del C.N., in cui si prevede che rispondano ai requisiti di nazionalità per l'iscrizione nelle matricole e nei registri nazionali le navi di nuova costruzione o provenienti da un registro straniero non comunitario (ma se passeggeri, con meno di 20 anni, giusta art. 9 comma 4° l. 522/99) appartenenti a persone fisiche, giuridiche o enti stranieri non comunitari i quali assumano direttamente l'esercizio della nave attraverso una stabile organizzazione¹¹ sul territorio nazionale con gestione demandata a persona fisica o giuridica di nazionalità italiana o di altri paesi dell'U.E., domiciliata nel luogo di iscrizione della nave, che assuma ogni responsabilità per il suo esercizio nei confronti delle autorità e dei terzi, con dichiarazione da rendersi presso l'ufficio d'iscrizione della nave stessa secondo le norme di cui agli artt. 265 e segg. del C.N. concernenti la dichiarazione d'armatore.
- c) appartengono a soggetti non comunitari, in regime di sospensione di bandiera da un registro straniero non comunitario, ai sensi del comma 2° dell'art. 145 del C.N., a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri paesi dell'U.E. Il riferimento è rivolto alla *bareboat charter registration* di cui agli artt. 28 e 29 della l. 14 giugno 1989 n. 234 e relativo regolamento di attuazione approvato con D.P.R. 21 febbraio 1990 n. 66 e prevista a

¹¹ La stabile organizzazione è concetto che ha trovato preminente elaborazione in campo tributario. Cfr. Fiorelli – Santi, “Specificità del concetto di S.O. ai fini IVA” in Rass. Trib. 1998, I, 367. Si consideri che l'art. 73 della l. 218/95 recante la riforma del sistema italiano di D.I.P. ha abrogato l'art. 2505 e segg. del c.c. relativi alle società costituite all'estero con sede nello stato.

livello internazionale in quasi tutte le legislazioni dei paesi marittimi sulla scorta dell'apposita convenzione *UNCTAD* di Ginevra del 7 febbraio 1986¹².

III) L'iscrizione nel registro internazionale, rompendo una lunga tradizione, non si profila quale atto dovuto *tout court* come per le navi iscritte nelle matricole e negli altri registri navali per le quali, una volta prodotti i documenti prescritti dall'art. 315 R.C.N. il proprietario della nave che sia in regola con i requisiti di cui all'art. 143 C.N. ottiene quale *atto dovuto* l'iscrizione della nave stessa e di conseguenza i documenti di abilitazione alla navigazione ex art. 149 C.N. Nella fattispecie infatti, oltre alla documentazione classica è richiesto ai sensi dell'art. 1, 3° comma della l. 30/98 uno specifico provvedimento ministeriale di autorizzazione all'iscrizione che viene rilasciato tenendo conto degli appositi contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore maggiormente rappresentativi. Questa strada era già stata seguita nel 1989 nell'art. 29 1° comma della l. 234 cit. in cui si statuisce che la possibilità della temporanea sospensione della bandiera italiana può essere accordata solo con autorizzazione ministeriale sentite le principali rappresentanze sindacali. Un tanto a conferma sia del carattere eccezionale dell'iscrizione nel registro in parola sia della prudenza che ha mosso il legislatore nell'accordare i benefici per gli armatori discendenti prima dalla sospensione di bandiera e poi maggiormente dal nuovo registro per la qual cosa non si è ritenuto possibile prescindere da un previo concerto delle parti sociali. La cautela indica che il vero nocciolo duro dell'assioma della coincidenza bandiera/nazionalità dell'equipaggio non è di poco conto e facilmente scavalcabile in quanto solo e soltanto con il *placet* delle OO.SS. potrà essere accordata l'iscrizione nel R.I. o l'autorizzazione alla sospensione della bandiera nazionale¹³. Del resto,

12 Si rimanda per la bibliografia alla nota n. 3.

13 Cfr. F.Berlingieri, "Istituzione del registro internazionale", cit., pag. 535. L'Autore nega acutamente il carattere discrezionale dell'iscrizione nel R.I., osservando che il Ministero concede l'autorizzazione come atto dovuto una volta ottenuto il n.o. delle oo.ss.

basta far mente locale sul fatto che la cantieristica e l'armamento nazionali sono oggetto di una risalente legislazione incentivante per comprendere che si voglia ottenere che le risorse destinate al comparto diano i maggiori frutti possibili in termini di occupazione e ciò non solo nel momento della costruzione della nave ma anche in quello successivo e di maggior durata dell'esercizio della stessa in quanto grazie all'art. 318 vecchio testo veniva assicurato *de facto* un monopolio della marineria italiana sulle navi di bandiera. Questo però, a causa del lievitare dei costi salariali e degli oneri sociali, ha comportato che non fosse più possibile reggere la concorrenza con gli equipaggi provenienti da paesi emergenti e quindi per i dogmi della globalizzazione ha condotto alla *débacle* della flotta italiana. Comunque nella legge 30 è stato ridisegnato l'art. 318 del C.N. e pertanto si è giunti alla considerazione che per salvare il salvabile fosse necessario un compromesso e di ciò hanno convenuto anche i sindacati i quali però esercitano comunque il loro controllo sull'andamento e le modalità di concessione dell'autorizzazione in parola al fine di tutelare gli interessi del cetο marinaro.

IV) Il successivo comma 4° detta alcune eccezioni alla possibilità di iscrivere le navi nel R.I. Non trovano albergo in esso le navi:

- da guerra;
- di stato in servizio non commerciale;
- da pesca;
- da diporto, per le quali però la l. 172/03 ha posto deroga con norma eccezionale.

Le esclusioni trovano fondamento in alcune ragioni logiche anche se appaiono in alcuni casi pleonastiche. Le navi da guerra, per esempio, sono comunque escluse dai registri perché iscritte in appositi "Ruoli speciali del naviglio militare dello stato" in base al D.P.R. 31/12/1973 n. 1199 ed al D.I. del 18/08/78 sulla scorta di autorevole dottrina del Righetti¹⁴ che non le vuole comprese per

¹⁴ Righetti, voce Nave, in *Novissimo dig. It.*, Torino, in cui l'Autore propende per la inapplicabilità del C.N. e segnatamente dell'art. 136 con tutte le relative conseguenze alle navi da guerra. *Ibidem* e nel relativo aggiornamento cfr. la voce "Guerra marittima".

il regime legale tra le navi di cui all'art. 136 del C.N. Al riguardo non si tralascino le norme della Convenzione di Ginevra sull'alto mare e l'art. 29 della convenzione di Montego Bay, recepita con l. 2 dicembre 1994 n. 689¹⁵. Per le "Navi di stato in servizio non commerciale", vale un discorso analogo poiché esse sono previste nella convenzione di Montego Bay agli artt. 32 e 96 e in Italia sono sottoposte a regime amministrativo simile a quello delle navi da guerra nei cui ruoli sono iscritte¹⁶. Per tanto l'esclusione dal R.I. delle navi di cui sopra discendeva già con ogni evidenza da norme speciali che non potevano essere scalpite dal *quid novi* costituito dalla l. 30/98 che a questo punto ha un valore meramente ricognitivo.

Le navi da pesca, escluse già nel testo originario del D.L. n. 457 del 30/12/97 perché oggetto di una speciale normativa di incentivazione a livello nazionale dopo le leggi 963/65 e 41/82 ed ora interessate da plurimi interventi sia nella legislazione regionale che in quella comunitaria, sono state *de facto* oggetto di un indiretto *repêchage* poiché, fermo restando che esse non possono essere iscritte nel R.I., ad opera della legge di conversione è stato inserito l'art. 6 *bis*, che prevede benefici per le imprese amatoriali che esercitano la pesca e che va letto alla luce dell'art. 8 l. 16 marzo 2001 n. 88, recante "Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime". La norma, fatto salvo il disposto dell'art. 1 concernente il divieto dell'iscrizione in parola per le unità da pesca, al fine di operare la salvaguardia dei livelli occupazionali di settore, ha esteso ad esse i benefici di cui agli artt. 4 sul trattamento fiscale di favore e 6 sugli sgravi contributivi che sono il cardine e l'essenza del *favor* manifestato dal legislatore in questo intervento sullo *shipping*. L'applicazione delle citate norme è totale per le navi appartenenti a società armatrici che esercitano la pesca oltre gli stretti e limitata al 70% per quelle che

15 Citiamo per la puntualità, sintesi e precisione Caffio, Glossario di diritto del mare, Suppl. alla Rivista marittima del maggio 2001, Voce "Navi da guerra". Cfr anche Sandiford, Diritto marittimo, Roma 1960.

16 Caffio, ult. op. cit., voce "Navi di stato in servizio non commerciale".

esercitano pesca mediterranea a conferma dell'indirizzo della legge verso le navi maggiori che effettuano la navigazione d'altura e comunque internazionale.

A corollario rammentiamo anche che a norma dell'art. 9 comma 4° della l. 28/12/99 n. 522 con norma di chiara difesa delle costruzioni nazionali non è più consentita l'iscrizione nelle matricole e nei registri nazionali di navi adibite al trasporto passeggeri provenienti da registri stranieri che siano costruite da oltre venti anni. La restrizione ha un certo carattere protezionistico ma non è stata denunciata in sede comunitaria.

V) Il comma 5° stabiliva nel testo originario convertito dalla l. 30/98 che le navi iscritte nel R.I. non potessero effettuare il cabotaggio essendo operante la riserva di cui all'art. 224 del C.N. Questa preclusione è stata gradualmente "smussata" con successivi interventi cui sarà dedicato apposito paragrafo.

Per ciò che attiene alla normativa di riferimento per il regime amministrativo delle nostre navi, questa sarà ai sensi dell'art. 5 comma 1° l. 30/98 la stessa di quelle iscritte nelle matricole nazionali o di quelle che fruiscono del regime di "locazione a scafo nudo" ex art. 145 comma 2° del C.N. per quanto applicabili. I modelli dei documenti di abilitazione alla navigazione e cioè il Passavanti provvisorio e l'Atto di nazionalità, distinti per categoria di appartenenza, sono stati approvati con D.M. 28 febbraio 1998, pubbl. in G.U. 7 aprile 1998 n. 81.

Ai fini dell'art. 6 del C.N. concernente la legge regolatrice dei diritti reali e di garanzia sulle navi, il comma 2° dell'art. 5 l. 30/98 prevede che per le navi iscritte nel R.I. e sottoposte al *bareboat charter* viga la legge del registro sottostante.

4. LE CONVENIENZE ARMATORIALI PER L'ISCRIZIONE DELLE NAVI NEL REGISTRO INTERNAZIONALE.

I) La legge 30/98 ha introdotto un sistema premiale per chi iscrive le proprie navi nel R.I. e ciò con l'evidente scopo di far rientrare sotto bandiera italiana il naviglio oramai disperso ed evitare che le nuove costruzioni intraprendano rotte "esotiche". In-

nanzitutto l'art. 2 della legge consente deroga all'art. 318 1° comma del C.N. in cui si prevede che l'equipaggio delle navi nazionali armate nei porti della Repubblica sia interamente composto da cittadini italiani o comunitari, sulla base di tabelle d'armamento depositate presso l'ufficio d'iscrizione della nave concordate con le OO.SS. più rappresentative. Nei commi successivi sono stabilite minuziosamente le modalità applicative ed i limiti alla facoltà, ma ciò che è importante porre in evidenza è la cessazione di fatto del monopolio del personale dell'UE a bordo delle navi con i temperamenti per le figure apicali individuate nel Comandante, Primo Ufficiale di coperta e nel Direttore di macchina e i dovuti incentivi per l'assunzione di allievi capitani di coperta e macchina al fine di permettere ai giovani lo svolgimento dei periodi di tirocinio per conseguire i titoli professionali marittimi. In ogni caso viene salvaguardata l'occupazione nazionale in quanto si tende a dare preminenza ai lavoratori italiani assunti anche con contratto formazione lavoro e simili ex l. 19 dicembre 1984 n. 863 e succ. mod.

II) L'art. 3, rubricato "*Legge regolatrice del contratto di arruolamento*" pone alcune innovazioni di grande momento che possono far scaturire rilievi di un certo interesse anche a livello dogmatico. Si dispone che le condizioni economiche, normative, previdenziali ed assicurative dei marittimi italiani o comunitari imbarcati su navi iscritte nel R.I. sono disciplinate dalla legge regolatrice del contratto di arruolamento e dai contratti collettivi dei singoli stati membri. La norma di diritto internazionale privato dettata nell'art. 9 del C.N. prescrive che i contratti di lavoro degli imbarcati siano regolati dalla legge della bandiera della nave *salva diversa volontà delle parti* e pertanto l'articolo 3 ha valenza anche in tema di D.I.P. Ciò specialmente in rapporto al secondo comma che prescrive che il rapporto di lavoro del personale non comunitario e non residente nell'UE imbarcato sulle navi in parola è *regolamentato* dalla legge scelta dalle parti sia pur nel rispetto delle convenzioni OIL in materia di lavoro marittimo sottoponendo il contratto al controllo delle organizzazioni sindacali per assicurare che non si scenda sotto condizioni minime. Ci troviamo quindi di

fronte ad una situazione in cui la legge regolatrice dei contratti di imbarco su una nave iscritta nel R.I. è differenziata a seconda che si tratti di un marittimo italiano, comunitario o extracomunitario in quanto per questi ultimi si dice che la legge regolatrice *è scelta* e non che *può essere scelta* in deroga alla legge che regola il contratto legato alla bandiera. In pratica, sulla stessa nave vi possono essere tre tipi di convenzioni di arruolamento per i marittimi con condizioni contrattuali e paghe differenziate a seconda del paese di provenienza o residenza con una poco edificante situazione di “terzo mondo” di bordo, che è chiaramente sottopagato. Del resto, per raggiungere l’obiettivo di frenare la corsa alle bandiere ombra era necessario consentire anche sotto bandiera nazionale una simile situazione. Eventuali critiche di incostituzionalità possono essere affrontate sulla base del fatto che un trattamento salariale differenziato a seconda del paese di provenienza del marittimo poggia ed è giustificato dal diverso costo della vita nei paesi di provenienza interessato ed infatti l’eccezione in parola si applica ai marittimi extracomunitari a patto che non siano residenti nell’UE¹⁷.

III) Poiché come noto l’UE non tollera aiuti diretti alle imprese da parte degli stati ma solo indiretti a mezzo di benefici fiscali e previdenziali, la l. 30798 si è orientata in questo ambito per il raggiungimento dei fini preposti. L’art. 4, rubricato “*Trattamento fiscale*”, sottoposto a plurime modifiche ad opera delle leggi 488/99, 522/99 e 265/2000, concede nel 1° comma all’armatore un credito d’imposta in misura pari all’IRPEF dovuta sui redditi di lavoro dipendente ed autonomo corrisposti al personale imbarcato, da valere ai fini del versamento delle ritenute alla fonte relative a tali redditi. Il suddetto credito non concorre alla formazione del reddito imponibile. Il 2° comma specifica inoltre che il reddito derivante dall’utilizzo delle navi iscritte nel R.I. concorre per il solo 20% a formare il reddito per IRPEF ed IRPEG¹⁸.

17 Sia Anna – L. Melania, Registro internazionale e ruolo della contrattazione collettiva, *Diritto dei trasporti* 2001, 599 e segg.

18 Cfr. Deiana A.P., Le agevolazioni tributarie per le società armatoriali operanti in traffico internazionale in *Rivista di diritto tributario*, 1999, IV, 266.

Queste le principali agevolazioni fiscali che ora debbono essere correlate con la *tonnage tax* istituita con d.leg.vo n. 344 del 12 dicembre 2003¹⁹. I successivi commi 2 *bis* e *ter* dettano norme squisitamente tecniche per cui è sufficiente rimandare alla loro diretta lettura.

L' art. 6 tratta degli sgravi contribuiti che appaiono di sicura presa ed interesse. Vista la natura prettamente tecnica della norma si rimanda ad una lettura diretta. In ogni caso si evidenzia già al 1° comma che le imprese armatoriali non dovranno versare i contributi per il personale imbarcato sulle navi in parola, con evidente risparmio. Merita poi menzione il fatto che sono ammesse a fruire della *tonnage tax* solo le navi iscritte nel R.I.

Infine, una particolare agevolazione, anche se sostanzialmente estranea all'alveo fiscale/previdenziale, è contenuta nel 3° comma dell'art. 5 in cui si prevede che sulle navi da passeggeri iscritte nel R.I. ed in navigazione oltre le acque territoriali, non trovino applicazione gli artt. da 718 a 722 del C.P. e l'art.110 del T.U. di Pubblica sicurezza approvato con R.D. 18 giugno 1931 n. 718. In pratica quindi sulle nostre navi sarà possibile l'esistenza di *casinò* a patto che il gioco venga effettuato fuori dalle acque nazionali. Considerata la scarsità di sale da gioco nel nostro paese ed il rilievo dei flussi turistici orientati verso paesi certamente più liberali in tema (si pensi ai confinanti Monaco, Austria, Slovenia, ed alla Croazia per citarne solo alcune) si può credere che molti saranno attirati da crociere in cui la nave sia anche un *casinò* viaggiante sul quale si possa assecondare la passione per il gioco.

19 Il d.lgs. 12 dicembre 2003 n. 344 recante la "Riforma dell'imposizione sul reddito delle società a norma dell'art. 4 della legge 7 aprile 2003 n. 80", pubbl. in G.U. n. 291 del 16 dicembre 2003 tratta nel capo VI, artt. 155 – 161 ha istituito la c.d. *Tonnage tax*. L'applicabilità della normativa riguarda le navi di stazza netta superiore alle 100 tonnellate ex art. 155 comma 2° del d.lgs. cit. In dottrina cfr. G.M.Boi, Armamento italiano e Tonnage tax, in Dir.mar. 2004, 659.

5. IL CABOTAGGIO ED IL REGISTRO INTERNAZIONALE

I) Il cabotaggio non sta trovando pace da diversi anni. In effetti la materia, all'origine, sia pur trovando allocazione in apposito capo dedicato, il III del titolo VIII del I libro, del C.N. rubricato "Disposizioni speciali" era contenuta tutta nell'art. 224 che stabiliva *sic et simpliciter* la riserva di cabotaggio per il naviglio nazionale ed i servizi marittimi tra i porti dello stato, fatte salve le convenzioni internazionali²⁰. Questa situazione, in linea col momento storico che il nostro paese viveva nel 1942, è stata confermata da varie leggi nazionali e regionali relative ai servizi marittimi d'interesse locale²¹ ma poi decisamente posta in crisi a seguito del regolamento CEE n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992 che ha inciso in modo determinante sulle posizioni monopolistiche dei singoli paesi dell'UE accordando però alcune proroghe alla Grecia. Dopo alcuni anni di incertezze e di pronunce giurisprudenziali non sempre univoche, il legislatore italiano ha posto mano alla norma che è stata modificata in senso europeistico dall'art. 7 della l. 30/98 allargando coerentemente con i dettami comunitari la riserva di cabotaggio alle navi di bandiera comunitaria armate da soggetti comunitari a patto però che le unità soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in quello stato. In ogni caso, a parte questa apertura, a cui sono state anche giustamente collegate istanze ambientaliste e la ricerca di modi e metodi per far diminuire sensibilmente il trasporto su gomma, cosa attuabile specie nel nostro paese proprio a mezzo del cabotaggio, erano escluse dal cabotaggio le navi in *bareboat charter* iscritte nel registro speciale di cui all'art. 28 l. 234/89²².

20 Sul cabotaggio in genere oltre alla manualistica ed al trattato di diritto marittimo del Righetti, Milano, si rimanda a D. Gaeta, voce Cabotaggio in Enc. del dir. Milano e F.A. Querci, voce Navigazione marittima in Novissimo dig. It., Torino. Su aspetti critici seguenti al Reg. CE 3577/92 si veda G.M. Boi, op. cit. pag. 663.

21 Per la dottrina sul tema si rimanda alla nota n. 3.

22 Negli statuti delle regioni autonome Sardegna e Friuli V.G. sono attribuite competenze in materia di linee marittime di cabotaggio fra i porti delle medesime alle stesse regioni. Per i servizi marittimi sovvenzionati d'interesse locale si veda a titolo

Inoltre, il legislatore del 1998 avendo istituito il nuovo strumento quale “*Registro delle navi adibite alla navigazione internazionale*” e destinato alle navi che effettuassero traffici commerciali internazionali, non poté modificare a pena di palese contraddizione interna il divieto contenuto nell’art.1 5° comma del d.l. n. 457 del 30/12/97 per cui la legge di conversione recitava in edizione originale: “Le navi iscritte nel Registro internazionale non possono effettuare servizi di cabotaggio per i quali è operante la riserva di cui all’art. 224 C.N.” come risultante dopo la modifica operata dall’art. 7 della legge stessa.

II) L’originale diniego lasciò perplesso il ceto armatoriale per la grande limitazione che rappresentava all’appetibilità dell’iscrizione nel R.I. le cui navi si trovavano in effetti interessate da un pregiudizievole limite in un campo piuttosto delicato e tradizionalmente ambito dall’armamento nazionale anche perché come detto incentivato. Chiaramente, le navi da iscrivere dovevano essere eminentemente dedicate al servizio ed ai traffici commerciali internazionali ma escluderle dal cabotaggio *tout court* era certamente troppo. Per tale motivo la norma fu ben presto modificata, ripensata ed addolcita sulla scorta dell’art. 3 comma 3 del regolamento CEE n. 3577/92, già con la legge 28/12/99 n. 522 il cui art. 9 modifica il comma 5° dell’art. 1 l. 30/98 nel senso di accordare la possibilità di deroga per le navi oltre le 650 T.S.L., (in pratica la quasi totalità di quelle iscritte nel R.I.) e nel limite di un viaggio di cabotaggio mensile *qualora esso seguisse o precedesse un viaggio in provenienza o diretto verso altro stato*.

ricognitorio L. 23/01/41 n. 52; , l. 5/1/53 n. 34 (Campania); D.p.r. 17/12/53 n. 1113 (Sicilia), l. 26/3/59 n. 176; l. 15/12/59 n. 1111 (Alto Adriatico); l. 11/6/62 n. 188 (Sardegna); l. 19/5/75 n. 169; l. 28/12/99 n. 522; l. 16/3/01 n. 88; l. 1/8/02 n. 166; l. 14/11/03 n. 326. Vedi anche il D.M.(Sanità) del 10/10/88 n. 474 in G.U. n. 263 del 9/11/88 sul trasporto d’acqua potabile e sostanze alimentari sfuse su navi cisterna per il rifornimento delle isole minori. Questa legislazione è chiaramente di tipo incentivante e risponde all’interesse pubblico della regolarità dei collegamenti marittimi a prescindere dagli aspetti meramente lucrativi legati alla logica imprenditoriale pura. Attualmente non sono da trascurarsi anche gli aspetti afferenti alla tematica ambientale ed alla riduzione del traffico su gomma.

Nello stesso articolo, giova in questa sede rammentare che al comma 1° venivano estesi nella misura dell'80% i benefici previsti dall'art. 6 l. 30/98 alle imprese impegnate nei servizi marittimi di cabotaggio per gli oneri contributivi del personale di cui all'art. 119 del C.N. imbarcato su navi di bandiera italiana che per almeno il 50% del loro impiego complessivo nell'anno effettuassero servizi di trasporto passeggeri, merci, misti, o di crociera tra porti nazionali.

In seguito, non considerandosi sufficiente l'apertura, con l'art. 34 comma 6° della l. 01/08/2002 n. 166 rubricato "benefici per le imprese armatoriali" è stato aggiunto al comma 5° in parola che tale beneficio può essere concesso *per quattro viaggi mensili*, qualora si osservino i criteri di cui all'art. 2 comma 1 lettere b) e c), e ciò con il chiaro intento di proteggere l'occupazione dei marittimi italiani: un bel passo avanti rispetto all'unico viaggio ammesso a fine '99. Inoltre, il terzo comma dell'articolo citato prevede a decorrere dall'anno 2002 un impegno di 6.500.000 euro quale concorso dello stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie a favore degli armatori individuati con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti *che esercitano anche in via non esclusiva* per l'intero anno attività di cabotaggio.

Inoltre, a testimonianza dell'interesse per l'argomento, l'art. 80 comma 44° della finanziaria 2003, approvata con l. 27/12/02 n. 289, ha portato i viaggi ammessi mensilmente *da quattro a sei*. Ulteriori benefici sono accordati ex art. 14 della l. 172/03. Non basta: l'art 39, comma 14 *bis*, del d. l. 29 settembre 2003 n. 269, convertito con modifiche dalla l.14 novembre 2003 n. 326, ha ulteriormente modificato la norma stabilendo che dal 1° gennaio 2004, le navi in parola possono effettuare servizi di cabotaggio nel limite massimo di *sei viaggi mensili o, senza limiti, viaggi ciascuno con percorrenza superiore alle 100 miglia*.

Per evitare incertezze sull'ulteriore innovazione introdotta nell'ormai tormentato comma, il Ministero delle Infrastrutture e trasporti ha ritenuto utile emanare una circolare esplicativa²³ in cui

²³ Circolare prot. N.CA/2643 in data 29/10/04 della D.G. per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Interno.

vengono poste alcune interessanti precisazioni che appare utile riportare riassumendole. Riguardo al computo delle 100 miglia considerate quale limite minimo, sono da considerare come un unico viaggio, assoggettato, qualora esso superi globalmente le 100 mg, al relativo regime ampliativo come definito dalla norma in esame (e due sotto indicate fattispecie):

- a) il caso di “viaggio circolare” e cioè quello svolto nel quadro di un regolare servizio di linea debitamente pubblicizzato avente quale riferimento uno stesso porto di imbarco/caricazione iniziale e destinazione finale;
- b) il caso analogo in cui la nave sia utilizzata in ciclo continuo al servizio di uno stesso porto di caricaione/scaricazione svolgendo in modo ripetitivo la stessa tratta con le finalità di assicurare un regolare servizio di approvvigionamento o comunque rispondere alle esigenze di un processo di produzione o di distribuzione di prodotti industriali.

Nel primo caso l'elemento di unitarietà che impone di considerare il viaggio come entità complessiva è dato dalla funzione tecnico – commerciale che caratterizza il “viaggio circolare” mentre nel secondo caso l'unitarietà è dovuta all'asservimento della nave ad esigenze globali proprie dell'approvvigionamento o dello specifico ciclo industriale, per cui, nei suddetti casi, l'autonomia funzionale e commerciale del viaggio va intesa non riferendosi alla singola tratta ma all'impiego dell'unità. Pertanto, ai fini dell'individuazione della sussistenza di un viaggio di cabotaggio di lunghezza superiore alle 100 miglia, il requisito dell'autonomia funzionale e commerciale deve essere valutato tenendo conto della peculiarità delle sopra delineate fattispecie e dell'esigenza di assicurare la coerenza di tale individuazione con la specificità dei casi in esame. In pratica il requisito di autonomia funzionale e commerciale nel caso del “viaggio circolare” va riferito al viaggio complessivo compiuto dalla nave ed al cui interno le singole tratte trovano tutte indistintamente una loro giustificazione funzionale e commerciale e ciò indipendentemente dalla quantità e qualità dei carichi di volta in volta interessati e prescindendo anche, in relazione a singoli segmenti del viaggio, dall'esistenza a bordo di

merce e quindi *a nave vuota*. Conclude il dicastero ammettendo che le condizioni di cui alla novella operata all'art. 1 comma 5° l. 30/98 dalla l. 326/03 si avverino non solo nell'ordinaria ipotesi di un viaggio effettuato *ad hoc* tra porti nazionali distanti più di cento mg. ma anche nel caso indicato nei due sopra esposti esempi.

In definitiva, a parte il consistente ampliamento della facoltà di cabotaggio per le navi iscritte nel R.I. da 0 a 6 viaggi mensili, e senza limiti qualora vengano superate le 100 miglia, cosa facilmente attuabile alla luce delle menzionate interpretazioni ministeriali, notiamo un interesse interpretativo dell'amministrazione volto in senso benevolo e non restrittivo alla possibilità offerta anche alla luce del regime agevolativo contenuto nell'art. 9 l. 522/99 citata.

6. LE NAVI DA DIPORTO ISCRITTE NEL REGISTRO INTERNAZIONALE PER ESSERE DESTINATE ESCLUSIVAMENTE AL NOLEGGIO PER FINALITÀ TURISTICHE DI CUI ALL'ART. 3 L. 172/03.

Il tema costituisce una innovazione sistemica e formale a tutto campo e pone numerosi problemi di coordinamento disciplinare affrontabili solo ed esclusivamente da parte di un interprete aperto al cambiamento e propenso a nuove esperienze e che voglia attribuire al "nuovo" virtù di coerente armonia legislativa. Il legislatore conscio delle obiettive difficoltà che la novità introduceva ha differito per esplicita previsione del 6° comma l'entrata in vigore delle disposizioni dell'articolo in esame alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale di un apposito regolamento di sicurezza a cura del Ministero delle infrastrutture e trasporti, recante le norme tecniche e di conduzione cui sono sottoposte le navi che eserciteranno l'attività in titolo adottato con D.M. 4 aprile 2005 n. 95 del Ministro delle infrastrutture e trasporti, in G.U. n. 130 del 7 giugno 2005 ed entrato in vigore il 22 giugno 2005. Il testo consta di 10 articoli di un certo spessore giuridico in quanto a problematiche evocate corredati da due allegati il cui primo, suddiviso in 15 capitoli, tratta con dovizia di particolari della sicurezza in genere, mentre il secondo è dedicato alla modulistica per i certificati di

sicurezza. Nel complesso una settantina di pagine di gazzetta ufficiale a cui corre obbligo di rinviare per un approfondito esame. Tralasciando queste considerazioni generali, il 1° comma dell'art. 3 l. 172703 offre una nuova e peculiare opportunità ai proprietari di navi da diporto concretizzando una apertura formale e sostanziale sino a poco tempo fa inconcepibile visto lo stretto ambito assegnato alle massime unità da diporto che nel codice debbono essere iscritte solo nei R.N.D. rimanendo quindi distinte e separate in modo inequivocabile dalle navi commerciali. La previsione riguarda esplicitamente le "Navi da diporto" e cioè, giusta art. 3, 1° comma lett. b) del cod. dip., quelle unità di L.f.t. superiore ai 24 metri. Questo a valersi per il limite minimo ma vi è anche un limite massimo che però non riguarda la lunghezza, assurta oramai a generale parametro dimensionale del diporto, bensì la stazza, che non potrà essere superiore alle 1000 T.s.l. Ritorna quindi a far capolino la *stazza* che potrebbe essere considerata superata nel nostro campo poiché non prevista quale misura nel nostro codice che la richiama comunque all'art. 1 ed anche se, come noto, essa è enumerata tra gli elementi fondamentali di individuazione della nave commerciale dall'art. 137 3° comma del cod. nav. ed il relativo certificato è richiesto esplicitamente quale documento imprescindibile per l'iscrizione delle navi ai sensi dell'art. 315 n. 2 del R.C.N. In pratica per queste navi, a condizione che siano adibite *in navigazione internazionale ed esclusivamente al noleggio per finalità turistiche*, è possibile l'iscrizione nel "Registro internazionale" istituito con la l. 27 febbraio 1998 n. 30 il cui art. 1 al 4° comma prevede l'esclusione esplicita dal registro in parola delle navi da guerra, di quelle di Stato in servizio non commerciale, delle navi da pesca e *delle unità da diporto*. Ulteriori limitazioni sono poste per il cabotaggio. Chiara è quindi la deroga operata dal legislatore con la norma eccezionale in esame che però deve farsi anche carico di rendere agevole e percorribile la materiale applicazione delle nuove norme stante il fatto che il regolamento di sicurezza non ha toccato aspetti piuttosto controversi. Deve essere certamente acclarato se tali navi, a prescindere dal fatto che siano

iscritte in un registro eminentemente “commerciale” mantengano o meno lo *status* di unità da diporto che oramai, con il codice del diporto e leggi collegate, è fortemente differenziato da quello delle navi mercantili propriamente dette sotto ogni aspetto. Tra di essi un primo dubbio attiene alla necessità o meno di ottenere l’autorizzazione ministeriale prodromica all’iscrizione delle navi in titolo. In effetti, l’autorizzazione è rilasciata dall’organo amministrativo, ai sensi dell’art. 1 l. 30/98 “tenuto conto degli appositi contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni sindacali” dal che si deduce che lo strumento autorizzativo è ispirato alla *ratio* di difendere la categoria dei marittimi da eventuali abusi armatoriali. Peraltro, vista la limitata entità del personale impiegato sulle navi in discorso e constatato che essendovi previsione legislativa riguardo alla composizione minima dell’equipaggio non si deve procedere alla redazione della tabella d’armamento ex art. 317 cod. nav. per cui non si rinviene nel nostro caso la stessa esigenza di tutela. Corre obbligo di pensare che venuta meno la ragione fondante che pur sussiste per le grandi navi mercantili, sarebbe opportuno per il nostro caso di escludere la speciale procedura autorizzativa preliminare all’iscrizione. In effetti, giusta comma 4° dell’art. 3 l. 172/03 le nostre navi “sono armate di norma con un *equipaggio di due persone più il comandante*, di nazionalità italiana o di altro Stato membro dell’unione europea”. È inoltre offerta la possibilità di imbarcare personale extra UE qualora ritenuto utile da comandante. La previsione riguarda la composizione minima dell’equipaggio e fornisce quindi una deroga all’art. 35 cod. dip., fermo restando però che se il Comandante dovesse ritenere che due persone di equipaggio non siano sufficienti potrà chiedere una integrazione poiché su di lui grava fondamentalmente la responsabilità della spedizione per gli aspetti tecnici e segnatamente per l’adeguato armamento ed equipaggiamento della nave. La possibilità è palesata nella legge che recita sempre al 4° comma dell’articolo in esame che recita all’ultimo capoverso “Qualora lo ritenga necessario, il comandante può aggiungere all’equipaggio componenti di altra nazionalità”, aprendo quindi in

tal modo a personale extra UE che comporta notoriamente costi minori. Dato il tenore della norma, sembra eccessivo il ricorso ad una autorizzazione ministeriale, che presuppone un concerto con le organizzazioni sindacali di settore, vista la scarsa entità numerica dei marittimi coinvolti ai quali peraltro deve essere di certo e comunque applicato il contratto collettivo previsto come da art. 2 comma 5° l. 172/03. Prescindendo dalle susesposte considerazioni si evidenzia comunque che l'iscrizione *tout court* di unità originariamente da diporto in registri istituiti per altri scopi e destinati a navi commerciali di medio grandi dimensioni e abilitate a navigare con atto di nazionalità mal si attaglia allo scopo prefissato che, dopo la chiara apertura al noleggio per le imbarcazioni oramai contenuta nel cod. dip., poteva essere plausibilmente raggiunto anche lasciando iscritte le navi da adibire a noleggio nel loro naturale registro concedendo però ad esse le agevolazioni previdenziali e fiscali previste nella l. 30/98 e succ. mod. Inoltre, se la nave sia iscritta nel R.N.D., come nella maggior parte dei casi è presumibile che sia, dovrebbe esserne cancellata a seguito dell'iscrizione nel registro internazionale ex art. 21 lett. d) cod. dip. per poi essere reinscritta nel registro diportistico una volta che fosse terminata la destinazione all'attività di noleggio e così via in una poco agevole altalena che potrebbe riguardare anche il mutamento dell'Ufficio d'iscrizione poiché il Registro internazionale è tenuto, a somiglianza delle matricole dopo la riforma dell'art. 146 del cod. nav. ad opera dell'art. 5 comma 1° della l. 172/03, dai Compartimenti marittimi sede di Direzione Marittima²⁴ mentre il

24 Giova rammentare che ai sensi dell'art. 1 l. 50/71, sia nel testo originario che in quello modificato dalla l. 51/76, era "Nave da diporto" la costruzione destinata alla navigazione da diporto la cui stazza lorda fosse superiore alle 50 tonnellate. Il criterio della stazza ha lasciato il posto a quello della L.f.t. a seguito delle modifiche operate all'art. 1 cit. con la legge 8 agosto 1994 n. 498. In tale occasione natante l'unità di L.f.t. inferiore ai 7,5 m se a motore e ai 10 mt. se a vela, imbarcazione quella sopra questi limiti e sino a 24 mt. e nave quella di L.f.t. superiore ai 24 metri, cosa peraltro rimasta valida anche nel codice del diporto. Quello che però deve essere evidenziato è che dal 1994 è scomparso il criterio della stazza quale elemento discriminante tra le varie tipologie di unità da diporto per cui solo la lunghezza f.t. vale a distinguere il natante dall'imbarcazione e questa dalla nave.

R.N.D. è tenuto giusta art. 15 cod. dip. dai Compartimenti marittimi²⁵. Il tutto appare quantomeno *macchinoso* per cui si potrebbe proporre non una cancellazione dal R.N.D. ma una semplice *sospensione* dell'iscrizione o, come proposto una semplice annotazione da cui si evincesse che essendo la nave destinata all'attività in parola fruisce dei benefici di cui alla l. 30/98.

Le navi in parola, a seguito dell'iscrizione nel Registro internazionale giusta comma 2° dell'art. 3 l. 172/03, saranno abilitate al trasporto di passeggeri per un numero *non superiore a 12* escluso l'equipaggio²⁶. Ciò vale chiaramente a prescindere dal numero massimo delle persone trasportabili qualora la nave non fosse adibita a noleggio e pertanto vi è una decisa riduzione delle reali possibilità di trasporto del mezzo. Evidentemente il legislatore non ha voluto e/o potuto superare il limite massimo di passeggeri trasportabili dalle navi commerciali per trasporto merci poiché altrimenti si creerebbe una illecita concorrenza con le navi passeggeri propriamente dette che, comunque, sono sottoposte a maggiori e particolari controlli di sicurezza, differente regime abilitativo per il comando e conseguenti superiori oneri di gestione. Sul piano della sicurezza, che nel caso di trasporto di persone assume ca-

25 Viene qui confermato il consueto limite dei 12 passeggeri che segna certamente il *discrimen* tra nave da trasporto e nave passeggeri ed è presente nella nostra legge sulla sicurezza della navigazione del 5 giugno 1962 n. 616 e relativo regolamento di attuazione di cui al D.P.R. 8 novembre 1991, art. 1, rubricato "Denominazioni e definizioni" al n. 25 nonché nella convenzione *SOLAS* e nelle altre fonti a livello comunitario quali la direttiva 98/18/CE recepita ed attuata in Italia con il D.lgs. 4 febbraio 2000 n. 45. Per osservazioni critiche anche in relazione al noleggio delle imbarcazioni da diporto per le quali il limite dei dodici passeggeri è invece scomparso a seguito della modifica operata all'art. 1° della l. 23 dicembre 1996 n. 647 ad opera dell'art. 2 lett. 1° comma lett. b) della l. 172/03, si rimanda a quanto già esposto nel paragrafo dedicato all'argomento nello scritto citato alla nota n. 1, pag. 1559 e segg..

26 Il certificato di classe, che riguarda la classificazione della nave da eseguirsi ai sensi dell'art. 167 del C.N. originariamente a cura del R.I.N.A. può ora essere rilasciato da altri enti tecnici esplicitamente a ciò autorizzati. Ricordiamo che tale certificato è tipico delle navi maggiori e costituisce in termini giuridici una "presunzione semplice" di abilitazione alla navigazione come risulta deciso da Trib. di Ravenna 9 giugno 1971, in Dir. mar. 1971, 596.

rattere preminente, esse dovranno essere munite del certificato di sicurezza specificamente previsto dall'art. 9 del D.M. 95/2005²⁷, rilasciato da uno degli organismi autorizzati ai sensi del d.lgs. 3 agosto 1998 n. 314, come modificato dal d.lgs. 19 maggio 2000 n. 169²⁸. Oltre che per questo aspetto, la natura ibrida di tali navi si evince dalla necessità della stazzatura, richiesta oramai solo per le navi commerciali e la sottoposizione al regime del d.leg.vo 24 giugno 2003 n. 182 in materia di conferimento dei rifiuti di bordo ed alla *MARPOL* giusta art. 4 lett. g del citato D.M. 95/05. Altra particolarità che è stata prevista per rendere attuabile ed appetibile la possibilità offerta è che alle nostre navi non siano applicati i limiti previsti per il cabotaggio dalla l. 30/98 e successive modifiche che hanno invero mitigato il regime originario. Sul versante del trattamento fiscale propriamente detto, a prescindere dalle agevolazioni di cui alla l. 30/98 che peraltro ineriscono eminentemente agli aspetti previdenziali, nulla dice la norma ma si può ritenere che le unità in discorso, oltre a fruire delle previsioni in materia di cui alla citata l. 30/98, dovrebbero essere soggette alla tassa d'ancoraggio prevista per le navi commerciali ed alle tasse di concessione governativa previste per il rilascio dell'atto di nazionalità e per le formalità da iscrivere nel registro internazionale similmente alle altre navi ivi iscritte. Sull'argomento è comunque stata attuata una innovazione profonda dell'intera materia sulla falsariga di altri ordinamenti europei con l'istituzione di una *Tonnage tax* ad opera del capo VI del d.lgs 12 dicembre 2003 n. 34²⁹ per la quale

27 Il d.lgs. 314/98, in G.U. 29 agosto 1998 n. 201, reca l'attuazione delle direttive 94/57/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime e 97/58/CE che modifica la precedente.

28 In dottrina cfr. G.M. Boi, Armamento italiano e Tonnage tax, in *Dir.mar.* 2004, 659.

29 Cfr. Corte cost., Ordinanza n. 109 in data 24 marzo – 2 aprile 2004 in G.U. 07 aprile 2004 con cui il supremo consesso ha dichiarato la manifesta infondatezza della questione di legittimità costituzionale dell'art. 1193 comma 1° del cod. nav. sollevata in riferimento all'art. 3 cost. in relazione all'art. 39 comma 3° (nel testo anteriore alla presente novella) della l. 50/71 sulla base del fatto che la scelta del differente

si correla la quantità presuntiva di reddito prodotto dalla nave con il tonnellaggio della stessa. Legittimi dubbi potrebbero sorgere per le tasse portuali di imbarco/sbarco di passeggeri che dovrebbero trovare applicazione anche se, come chiaramente si deduce dal limite dei 12 passeggeri, non è consentito assimilare queste unità alle navi passeggeri e pertanto si tratterebbe di una *interpretatio pro fisco*.

Per gli aspetti sanzionatori corre l'obbligo di porsi il problema se alle navi in discorso dovrà applicarsi l'art. 53 cod. dip. e il regime "agevolato" di cui all'art. 30 della legge 394/91 come modificato ai sensi dell'art. 4 l. 172/03 e quant'altro o la parte terza del cod. nav. come per il naviglio iscritto nel registro internazionale. In questo caso non sembra opportuno pronunciarsi ancora e si ritiene preferibile attendere l'emanazione di istruzioni ministeriali e/o pronunce giurisprudenziali espressamente dedicate all'argomento. Complessivamente, ci troviamo innanzi ad una proposta di indubbio interesse che però dovrà passare al vaglio dei fatti poiché mostra non pochi aspetti di difficile soluzione e alcuni limiti economico - commerciali tra cui il principale è costituito dal numero sostanzialmente esiguo di passeggeri ammessi che potrebbe rendere poco vantaggiosa per gli stessi l'offerta e scarsamente allettante in termini di lucro l'attività di noleggio in parola, attesi gli attuali costi di gestione di una nave da diporto.

trattamento sanzionatorio tra navigazione commerciale e da diporto appartiene alla discrezionalità del legislatore, sindacabile dalla Corte solo nel caso di manifesta *irragionevolezza* che nel caso di specie non può reperirsi in virtù della natura speciale delle norme sulla navigazione da diporto, cosa dovuta e che nasce da una sostanziale eterogeneità delle situazioni e fenomeni regolati dalla legge. In particolare, in quella sede il giudice delle leggi ha evidenziato che differiscono tra navigazione commerciale e da diporto: a) lo scopo; b) il tipo di navigazione effettuata, da una parte professionale e dall'altra dilettantistica; c) il titolo di abilitazione che per il diporto attiene principalmente alla condotta del mezzo mentre nella navigazione commerciale costituisce un requisito professionale. Sul tema cfr. anche l'ordinanza n. 9 del 18 - 21 gennaio 1999 in G.U. 1ª serie speciale n. 4 del 27/01/99 con cui la stessa Corte aveva dichiarato la manifesta infondatezza della questione di legittimità costituzionale dell'art. 39 l. 50/71 vecchio testo in relazione all'applicabilità dell'art. 1231 del cod. nav. al comandante di unità da diporto.

Inoltre, visto l'esiguo numero dei componenti l'equipaggio, i benefici della l. 30/98 potrebbero essere praticamente riassorbiti dai maggiori oneri gestionali derivanti dalle visite specifiche per ottenere la classe, dalla tassa di ancoraggio e quant'altro stante la concorrenza reale e concreta delle imbarcazioni da diporto destinate al noleggio che beneficiano di un regime amministrativo più snello ed ora anche dell'abrogazione della tassa di stazionamento. È infatti facile immaginare che con una imbarcazione di poco inferiore ai 24 metri e senza il limite dei dodici passeggeri³⁰ l'attività potrebbe essere più vantaggiosa senza particolari cali di interesse per l'utenza, per la qual cosa le scelte imprenditoriali potrebbero cadere di rado sulla proposta di cui all'art. 3 in esame.

7. IL VTS, L'OSSERVATORIO DEL MERCATO DEL LAVORO MARITTIMO ED IL COLLOCAMENTO DEL PERSONALE MARITTIMO PER L'IMBARCO SU NAVI ISCRITTE NEL R.I.

I) La legge di conversione del d.l. 457/97 ha aggiunto tra gli altri al testo originario gli artt. 9 *bis* e *ter*. Il primo ha disposto lo stanziamento di fondi per l'implementazione del Sistema di controllo del traffico marittimo o *Vessel traffic Services - VTS* la cui realizzazione presso le Capitanerie di porto è in corso di completamento e che rappresenta uno strumento oramai essenziale per la sicurezza della navigazione, la tutela ambientale e la moderna concezione della polizia marittima.

A norma dell'art. 9 *ter* comma 1° è stato invece istituito l'Osservatorio del mercato del lavoro marittimo cui è attribuito il compito di formulare proposte sulla composizione degli equipaggi delle navi iscritte nel R.I. e sulla formazione della Gente di mare, attualmente in corso di profonda rielaborazione da attuarsi sulla scorta della normativa IMO-STCW 78-95. L'osservatorio ha

³⁰ Il limite dei 12 passeggeri, presente nella stesura originaria dell'art. 10, comma 8° l. 23 dicembre 1996 n. 647, è scomparso a seguito della modifica di tale norma operata dall'art. 2 l. 172/03 come confermato nel codice.

anche il compito di valutare con verifiche a cadenza semestrale le risultanze dell'istituzione del R.I. e in conseguenza proporre al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti gli interventi che fossero ritenuti utili per il suo migliore funzionamento. L'osservatorio è presieduto da un dirigente generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dura in carica un triennio e la sua composizione è determinata nella norma istitutiva cui si rimanda. Le modalità di funzionamento sono determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

II) Il terzo comma dell'art. 9 *ter* è invece dedicato al collocamento del personale marittimo destinato ad imbarcare sulle navi iscritte nel R.I. Per esso è prevista l'istituzione di un turno generale unico, speciale rispetto a quello normalmente attuato ai sensi dell'art. 125 del C.N. e norme collegate e discendenti. Le modalità di funzionamento di questo turno sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. In ogni caso tale turno è tenuto presso gli uffici di collocamento della G.M. istituiti presso i principali porti nelle Capitanerie di porto.

Anche per questo aspetto di grande rilievo nell'organizzazione amministrativa della navigazione quindi con il R.I. si vuole voltare pagina sia pur nel rispetto di istituti tradizionali.